

Transportation -a unifying link

Government
Publications

Highlights of a Report
in the series

Understanding Canada

3 1761 11635123 0

641
621
- 787 611



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

C.U.I.O./C.I.U.C. 508B (12-78)

Preface

CAI
UNI

-7876

This publication summarizes a study on transportation in Canada. It is published in the interest of contributing to public discussion of issues concerning national unity.

The full text of *Transportation—a unifying link* was prepared for the Federal Provincial Relations Office under the direction of Paul H. MacNeil, with special contributions received from Transport Canada.

Copies of the highlights and the full text may be obtained by writing to:

Canadian Unity Information Office
P.O. Box 1986, Station B
Ottawa, Ontario
K1P 6G6



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

Introduction

Historically, transportation in Canada has served a crucial role as a nation-building and unifying force, first linking the country together from east to west and subsequently opening up the more northerly and isolated areas for access to and from the south.

Today, this highly developed, multi-modal system makes a vital contribution to Canada's economic well-being and to interprovincial and foreign trade. In fact, as a major world trader and having highly mobile people, Canada is far more dependent on its transportation system than are most other countries in the world.

To contribute to the dialogue on Canadian unity, the report entitled *Transportation—a unifying link* explores some of the interrelationships between national unity and transportation to see what transportation issues might be involved in the Parti Québécois government's prescription of independence or sovereignty for Quebec.

The PQ government has stated repeatedly that its over-riding goal for Quebec is "sovereignty-association." "Sovereignty" calls for an independent Quebec, which would have sole authority to make laws and levy taxes. As for "association," the definition remains vague and imprecise.

Such a system would have far-reaching consequences for Quebec and, indeed, the rest of Canada. In the field of transportation, a number of questions, some of the more important of which are listed below, need to be addressed:

- What is the historical record of transportation achievements? Has Quebec, in fact, benefited less than other provinces and have national policies been to Quebec's detriment?

- Are there advantages to a collective effort in meeting future transportation needs and challenges?
- Do Quebecers believe that the province has a strategic geographical position and that the transportation issue would therefore constitute a strong factor in its favour if the PQ government were to try to negotiate full sovereignty and an economic association with the rest of Canada?
- Would Montreal and other key transportation centres in the province continue to serve and expand their continental and international transportation functions if Quebec were no longer part of the Canadian Federation?
- Would the location in Quebec of a number of head offices of federal agencies (for example, Air Canada and CN) be difficult to justify—given that they serve the whole of Canada—if Quebec were to declare full sovereignty?
- Would the proposals of the Quebec government concerning “sovereignty-association” ensure the maintenance and advancement of Quebec’s essential transportation and trade links with the rest of Canada?
- Notwithstanding some inevitable disruptions, would the achievement of Quebec sovereignty result in any significant gains in the field of transportation which would not be possible should Quebec continue to work within the Canadian Federation?

These are probing questions. While full answers were beyond the scope of *Transportation—a unifying link*, the report does attempt to provide some of the factual evidence and to draw the apparent conclusions. This booklet takes a brief look at the report’s highlights.

The federal contribution to the development and future of the Canadian transportation system

Since the time of Confederation, the federal government has been instrumental in building and financing essential components of our transportation system. The Canadian National Railways, Air Canada, the network of pipelines, the Trans-Canada Highway and the St. Lawrence Seaway stand as symbols of achievement of one of the fundamental objectives of the Fathers of Confederation—the extension and consolidation of the Canadian common market from coast to coast. Other examples are the Canadian Coast Guard, the development and maintenance by the federal government of several hundred harbours and ports, and the development by the federal government of almost all airport installations (runways, terminals, navigational aids, etc.) across the country. Quebec, like other provinces, has derived major benefits from these achievements in the pan-Canadian transportation system.

In addition, while our transportation system is highly developed today, the dynamics of economic development continue to pose additional challenges. For example, enormous investment will be required in the future and the transportation function of Montreal must be revitalized. In the past, the Canadian Federation has dealt successfully with similar challenges in our transportation sector and there is no reason to believe it could not do so in the future. In fact, if the integrated nature of the transportation system is to be maintained, it would appear that our federal system is much better suited for dealing with future challenges than would be an independent Quebec and a new Canada of only nine provinces.

The federal contribution to the Quebec transportation system

Confederation is much more than a "balance sheet" of federal taxes and expenditures, as many of the benefits of a unified country cannot be quantified in any meaningful manner. This is true in the case of transportation. It may be useful, however, to focus on the federal contribution to Quebec. The following, therefore, takes a brief look at the federal contribution to transportation installations, operations, manpower, head offices and the transportation equipment industry in Quebec.

Installations

The gross book value of all transportation installations, private and public, in Quebec for all modes was approximately \$7.4 billion in 1976, or about 25 per cent of the \$30 billion total for Canada.

The federal contribution to transportation installations in Quebec has been very considerable. According to the estimates indicated, the book value¹ of the federal contribution was about \$2.6 billion² by 1976, an amount equal to some 35 per cent of the total investment in the province's transportation installations, which is almost identical to the average of all provinces. In each of three modes, the federal government accounted for over one-half of the investment and ownership: air, 95 per cent or more; marine, 94 per cent, and rail, 53 per cent. While roads are primarily a provincial responsibility, the federal government nonetheless contributed about nine per cent of the investment.

It is evident from the data that Quebec has received a fair share of the federal investments in Canadian transportation.

¹ While the "book value" was estimated at \$2.6 billion, the replacement value would be much higher.

² Data for roads include only construction costs from 1956 to 1973.

Operation and maintenance

Not only has the federal government made an immense contribution to the development of transportation facilities in Quebec, but it is also making a considerable ongoing contribution to the operation and maintenance of the transportation system in that province, as well as in other provinces. In 1977-78, annual expenditures for that purpose in Quebec were in excess of \$135 million.

Manpower

In 1976, some 31,700 people were employed by the federal government in providing transportation services in Quebec; this number accounted for 37 per cent of the total so engaged in the province. Accounting for associated employment, it is estimated that the federal presence in transportation is responsible for more than 70,000 jobs in Quebec and associated wages and salaries of approximately \$1 billion.

Head offices

Three major federal Crown corporations, which are responsible for transcontinental transportation services, have located their head offices in Montreal. As a result, CN, Air Canada and Via Rail are making a sizeable contribution to the Quebec economy.

Transportation equipment industries

Several of the transportation equipment industries in Quebec have been vitally dependent on the federal government.

For example, federal subsidies and contracts have been accounting for about one-third of the annual value of production in the Quebec shipbuilding industry and about one-quarter of the production costs in the province's aerospace industry. The railway equipment industry has also benefited substantially from federal support.

Implications of Quebec sovereignty for the transportation sector

The Government of Quebec says it will seek a mandate to negotiate simultaneously sovereignty for Quebec and an economic association with the rest of Canada. These negotiations would entail the division of federal assets and liabilities. In the field of transportation, this would result in negotiations over a host of Quebec-based assets, including those of CN, Air Canada and the St. Lawrence Seaway.

The PQ has also indicated that a fully sovereign Quebec would completely reorganize its transportation sector, unifying each of the rail, air and marine systems and placing them under the control of provincially-owned carriers.

These statements of intent generate a great many questions. Some of these are addressed in this section.

The Integrated east-west system

The Canadian Federation has developed an integrated and multi-modal, east-west system of transportation. This supports an east-west flow of trade, making the provinces generally more interdependent, rather than dependent on the United States or other countries, for their major markets.

This is particularly true in the case of Quebec. For example, a previous study in this series showed that Quebec is four times more dependent on the rest of Canada for the marketing of its manufactured goods than is the rest of Canada dependent on Quebec.

Sovereignty for Quebec would undoubtedly cause a reassessment of economic interests by

all provinces and a realignment of trade flows between Quebec and the rest of Canada. If Quebec's market activities with the rest of Canada were to decline, so would the activity and vitality of its transportation sector.

Future challenges

Dividing Canada would jeopardize the co-operative framework needed for dealing with challenges in Canadian transportation.

For example, the co-operative revitalization of Montreal's transportation function would become most difficult, if not impossible. In 1975, Montreal airports served as the country's principal transatlantic gateway, handling 48 per cent of the passengers coming into Canada. If Quebec were to become independent, it is inevitable that much of this function would shift to airports elsewhere in Canada.

Negotiations

Negotiations over transportation issues would be very difficult—given the likelihood of an unfavourable atmosphere and given the complex, technical problems that would have to be sorted out.

The PQ government has assumed that Quebec would be entitled to all federal transportation assets in that province. This remains a hypothetical proposition and one that is not quite as straightforward as its proponents suggest.

Numerous treaties and agreements would have to be negotiated simply to replace arrangements that already exist. There is no reason to believe that Quebec would, in balance, improve its economic position in those negotiations.

Federal employment

As has been mentioned, the federal government directly accounts for about 31,700 employees in the Quebec transportation

system (37 per cent of the total) and some \$500 million in wages and salaries paid to them. When account is taken of associated employment, the wage impact approximates \$1 billion a year. How would Quebec independence affect this very important source of employment creation? Could all these jobs somehow be absorbed by the government of a sovereign Quebec or would a sizeable number be lost to the province?

Head offices

In 1974, there were 134 corporations with head offices in Quebec, each with assets of \$1 million or more, engaged in transportation service activities. Given that a large number of these have their major operations or markets outside Quebec and are set up to serve the Canadian nation, a basic question is whether one could assume that they would all remain in an independent Quebec.

Transportation equipment industries

As we have seen, three of Quebec's major transportation equipment industries—shipbuilding, railway rolling stock, and aircraft and parts manufacturing—have developed a vital dependence on the federal government for a wide range of assistance. In 1974, some \$280-300 million of the sector's output was marketed in other provinces. In the event of sovereignty for Quebec, what would happen to this sector and its 30,800 jobs?

Business as usual?

The proponents of sovereignty for Quebec argue that this can and must be accompanied by an economic association with the rest of Canada. In this way, it is thought that independence for Quebec could be achieved but at the same time "business as usual" would prevail. Is this a likely scenario?

It might appear to some observers that Quebec has a strategic geographical position with respect to transportation, as many of the east-west arteries in the pan-Canadian network pass through the province. If so, such a position could serve as a strong factor favouring realization of the PQ objectives. On closer examination, however, it appears that Quebec does not have this advantage.

Truck and rail traffic between Ontario and the Atlantic region via Quebec is not substantial. Indeed if Quebec were sovereign, it might be in the interests of the rest of Canada to seek road and rail corridors through the United States, thereby reducing the travel distance between Ontario and the Atlantic region by some 300 kilometres. As for the air mode, Quebec does not have a strategic geographical position; in fact, it may be at a disadvantage. As for pipeline transportation, Quebec is clearly at a disadvantage, being entirely dependent on other provinces or foreign countries for its supply of oil and gas. Only with respect to the marine mode would a sovereign Quebec appear to have a favoured position—because of the St. Lawrence Seaway—but even there the advantage, if it is one, requires considerable qualification.

Conclusion

Throughout the history of Canada, transportation has served as an essential unifying force, helping to pull the country together into a political and economic unit. The established and integrated transportation system now represents a strong argument for Quebec continuing within the Canadian Federation, sharing in both the benefits and the challenges of the future.

NOTES

NOTES

NOTES

Dans toute l'histoire du Canada, les transports ont joué un rôle unificateur essentiel, contri- buant à rassembler le pays en une entité politi- que et économique. Le réseau de transports intégré établi aujourd'hui milite fortement en faveur du maintien du Québec dans la fédéra- tion canadienne, afin qu'ils puissent faire face ensemble aux possibilités et aux défis de l'avenir.

Aucun changement?

Les tenants de la souveraineté du Québec pré-
tendent que cette dernière peut être détruite par
l'empêcher d'une association économique avec
le reste du Canada. Ils estiment donc que
avec le reste du Canada, il est réaliste de
laisser de transports, du fait que nombre de
matières premières sont produites dans le
Québec et que le réseau panquébécois est
traversé par les liaisons maritimes. Si tel
était le cas, cette position serait un atout
pour le Québec, mais elle ne seraient pas
réalisable. Cette hypothèse est-elle réali-
sable? Pour certains, le Québec peut sembler occuper
une position géographique stratégique en
matière de transports, du fait que nombre de
liaisons est-ouest du réseau panquébécois le
traversent. Si tel était le cas, cette position
serait un atout pour le Québec, mais elle ne
serait pas réalisable. Celle-ci dépendrait de la
possibilité de développer des liaisons maritimes
entre l'Atlantique et le Pacifique. Un examen plus
détailé de la situation montre que le Québec ne
possède pas de port de ce type. Le Québec ne
dispose pas de port de ce type.

Le trafic routier et ferroviaire entre l'Ontario et
la région de l'Atlantique, via le Québec, n'est
pas très dense. En fait, si le Québec était
indépendant, le reste du Canada pourrait avoir
intérêt à établir des liaisons routières et ferro-
viaires traversant les États-Unis, ce qui rac-
courcirait de quelque 300 kilomètres la dis-
tance entre l'Ontario et la région de l'Atlan-
tique. Pour les transports aériens, le
Québec n'occupe pas une position stratégique;
en fait, il est peut-être en situation dévantata-
geuse. En ce qui concerne les pipe-lines, le
Québec fournit d'un net désavantage, puisqu'il
dépend entièrement en pétrole et en gaz
de l'étranger. Ce n'est que dans les transports
maritimes qu'un Québec souverain semblerait
jouir d'une situation avantageuse, grâce à la
voie Maritime du Saint-Laurent, mais même
cet avantage, s'il existe, appelle des réserves
considérables.

de ses 30 800 emplois? du Québec, qu'adviendrait-il de ce secteur et vinces. Dans l'éventualité d'une souveraineté sécteur ont été vendus dans les autres pro- ron \$280 à \$300 millions de la production de ce fédérale, sous diverses formes. En 1974, envi- que—dépendant de l'agence cruciale de l'aide port—les chantiers navals, la construction de matériel ferroviaire et l'industrie aéronauti- industries québécoises du matériel de trans- comme nous l'avons vu, trois des principales

L'industrie du matériel de transport

terraient toutes dans un Québec indépendant. canadienne, on peut se demander si elles res- que le but est de desservir toute la nation tion ou du marché est située hors du Québec et nombre d'entre elles, l'essentiel de l'exploita- dépassant le million de dollars. Vu que, pour au Québec, chacune possèdeant des actifs transports, 134 sociétés ayant leur siège social au Québec, on compétait, dans le domaine des

Les sièges sociaux

perdu? ou un nombre appréciable d'entre eux seraient absorbés par l'Etat dans un Québec souverain plois? Tous ces postes pourraient-ils être cette source très importante de création d'emploi? L'effet de l'indépendance du Québec sur salariale approche le milliard par année. Quel tient compte des emplois connexes, la masse près \$500 millions en rémunération. Si l'on personnes (37 p. 100), auxquelles il verserait, au Canada emploie directement, dans le secteur des transports au Québec, environ 31 700 comme nous l'avons indiqué, le gouvernement du Canada au niveau fédéral

L'emploi au niveau fédéral

tiions. que le Québec, tout bien considéré, améliore- rait sa situation économique par ces négocia- accords existants. Rien ne permet de croire que le Québec, tout bien considéré, améliore-

Il faudrait négocier de nombreux traits et ententes, ne serait-ce que pour remplacer les

Le PQ a supposé que le Québec aurait droit à tous les actifs fédéraux situés dans la province dans le domaine des transports. Ce n'est là qu'une hypothèse, d'ailleurs beaucoup moins simple que le laisserent entendre ses auteurs.

Des négociations sur les questions relatives au transport seraient toutefois extrêmement difficiles, étant donné la probabilité d'un climat défavorable ainsi que la complexité et la technique des problèmes à régler.

Les négociations

Par exemple, le résultat concrète de la fonction de plaque tournante de Montréal deviendrait très difficile, sinon impossible. En 1975, les aéroports de Montréal étaient la principale «porte» du pays pour les vols transatlantiques, accueillant 48 p. 100 des voyageurs arrivant au Canada. Si le Québec devait accueillir son indépendance, une bonne partie de cette fonction serait inévitablement transférée à d'autres aéroports du pays.

Une division du pays compromettait le cadre coopératif de solution des problèmes posés par les transports au Canada.

Les détails futurs

L'accès au Québec à la souveraineté entraînerait certainement une réévaluation des intérêts économiques de toutes les provinces et un réaménagement des courants commerciaux entre le Québec et le reste du Canada. Si les activités commerciales du Québec avec le reste du Canada diminuer, il en irait de même de la vitalité de son secteur des transports.

Quatre fois plus du reste du Canada que ce dernier ne dépendait du Québec.

Cela est particulièrement vrai pour le Québec. Par exemple, une étude précédente de la même série a montré que, pour écouler ses produits manufacturés, le Québec dépendait

Le Plan des débouchés.

La fédération canadienne a mis en place un réseau plurimodal intégré de transports est-ouest. Ce dernier favorise les échanges commerciaux est-ouest, rendant ainsi les provinces méridionales plus dépendantes les unes des autres que des États-Unis ou d'autres pays sur

Le réseau intégré est-ouest

Ces déclarations d'intention soulèvent nombreux de questions, dont certaines sont abordées ci-après.

Le gouvernement du Québec a dit vouloir obtenir le mandat de négocier simultanément la souveraineté de la province et une association économique avec le reste du Canada. Ces négociations comporteraient la répartition des actifs et passifs. Pour ce qui est des transports, il faudrait donc négocier au sujet d'une foule de ces actifs situés au Québec, y compris ceux du CN, d'Air Canada et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La souveraineté du Québec et ses implications pour le secteur des transports

valeur annuelle de la production des chantiers navals québécois et à peu près le quart des coûts de production de l'industrie aérospatiale de la province. L'industrie du matériel ferroviaire a elle aussi bénéficié sensiblement du soutien fédéral.

Par exemple, les subventions et les contrats fédéraux représentent environ le tiers de la vérification du Canada.

Plusieurs industries québécoises de matériel de transport dépendent de l'agence vitale du gouvernement.

L'industrie du matériel de transport

Trois grandes sociétés de la Couronne qui s'occupent de transports transcontinentaux ont leur siège social à Montréal. Le CN, Air Canada et Via Rail jouent donc un rôle appréciable dans l'économie du Québec.

Les sièges sociaux

En 1976, environ 31 700 personnes étaient employées par le gouvernement du Canada pour assurer des services de transports au Québec, soit 37 p. 100 de l'ensemble des personnes employées à ces activités dans la province. Compte tenu des emplois connexes, la présence fédérale dans les transports équivaut, selon les estimations, à plus de 70 000 emplois au Québec et à une masse salariale d'approximativement \$1 milliard.

Non seulement le gouvernement du Canada contribue énormément à la mise en place d'infrastructures des transports au Québec, mais il participe aussi considérablement à l'exploitation et à l'entretien courants du réseau de transports dans cette province, tout comme dans les autres. En 1977-1978, les dépenses annuelles engagées à cette fin au Québec dépassaient \$135 millions.

L'exploitation et l'entretien

Ces données montrent bien que le Québec a reçu sa juste part des investissements fédéraux dans le domaine des transports au Canada.

2 Pour les routes, les chiffres ne comprennent que les coûts de construction, de 1956 à 1973.

1 Ce chiffre est très inférieur à la valeur de remplacement.

La contribution fédérale aux installations de transport au Québec a été considérable. D'après les estimations fournies, sa valeur comptablie¹ s'élève à environ \$2,6 milliards² en 1976, soit quelque 35 p. 100 du total des investissements en installations de transport dans la province, ce qui équivaut à peu près à la moitié des investissements et de la propriété du Canada représentant plus de 9 p. 100 des investissements routiers.

Pour chacun des trois moyens de transport, le gouvernement du Canada représente des provinces maritimes et 53 p. 100 pour les transports aériens; 94 p. 100 au moins pour les transports terrestres; 95 p. 100 pour les installations des transports aériens.

La moitié des installations de transport en 1976, soit quelque 35 p. 100 du total des investissements en installations de transport dans la province, ce qui équivaut à peu près à la moitié des investissements et de la propriété du Canada représentant plus de 9 p. 100 des investissements routiers.

100 du total canadien de \$30 milliards.

Les installations

La Confédération ne saurait être réduite à un «bilan» d'impôts fédéraux et de dépenses publiques, puisque nombre des avantages d'un pays uni ne peuvent se chiffrer. Il en est de même pour les transports. Il serait cependant utile de se pencher sur la contribution fédérale à la contribution fédérale en matière d'installations (privés et publics), au Québec, dans la province, soit à peu près 25 p. 100 du total canadien de \$7,4 milliards, soit à peu près 25 p. 100 du total canadien de \$30 milliards.

La contribution fédérale aux transports au Québec

De plus, même si notre réseau de transports est déjà très perfectionné, la dynamique du développement économique continue de poser de nouveaux défis. Par exemple, d'énormes investissements seront nécessaires à l'avenir et il faudra retrabiller le rôle de la pladue tournaire de Montréal. La fédération canadienne ayant réussi jusqu'ici à relever des défis du même genre, il n'y a aucune raison pour qu'elle ne puisse faire de même à l'avenir. En fait, si l'on réussit maintenir le caractère intégré de notre réseau de transports, il semblera que notre régime politique fédéral soit bien mieux adapté à la solution des problèmes futurs qu'un régime composé d'un Québec indépendant et d'un Canada comptant seulement neut provin- ces.

Depuis la Confédération, le gouvernement du Canada a joué un rôle de premier plan dans la mise en place et le financement des éléments essentiels de notre réseau de transports. Le Canada National, Air Canada, le réseau de Canadien National, la Transcanadienne et la Voie maritime, la Saint-Laurier ont symbolisé la réalisation de l'un des objectifs fondamentaux des fondateurs de la Confédération: l'expansion et la consolidation du marché commun canadien d'un océan à l'autre. Mentionnons également la Garde côtière canadienne, l'aménagement et l'entretien par le gouvernement du Canada de plusieurs centaines de ports, et la mise en place de presque toutes les infrastructures aéroportuaires du pays (pistes, aérogares, aide à la navigation, ...). Le Québec, tout comme les autres provinces, a largement bénéficié de ces réalisations dans le réseau pancanadien de transports.

La contribution fédérale à l'essor et à l'avenir du réseau de transports au Canada

Ce sont là des questions capitales. Bien qu'il n'entre pas dans le propos de l'étude d'y appporter une réponse complète, cette dernière essaie d'apporter certains faits et de tirer les conclusions qui s'imposent. Le présent sommaire passe en revue les principaux points.

- Malgré certaines perturbations inévitables, l'obtention de la souveraineté se traduirait-elle pour le Québec, dans le domaine des transports, par des gains importants impossibles à réaliser par le maintien de la province dans la fédération canadienne?

• Les propositions du gouvernement du Québec en ce qui touche la «souveraineté-association» garantissent-elles le maintien et la promotion des liens commerciaux et des communications essentielles du Québec avec le reste du Canada?

- Le siège social d'un certain nombre d'organismes fédéraux, comme Air Canada et le CN, serait-il difficile à justifier (puisque l'association n'est pas déclarée au Canada) si le Québec se déclare indépendant?

• Montréal et les autres grands centres de la province continuerait-il d'assumer et de développer leur rôle continental et international en matière de transports, si le Québec ne faisait plus partie de la fédération canadienne?

- Y a-t-il avantage à tenir un effort collectif pour répondre aux besoins et aux défis futurs en matière de transports? Les Québécois pensent-ils que la province occupe une position géographique stratégique, ce qui lui donnerait un argument de poids, sur le plan des transports, dans une éventuelle négociation sur la souveraineté politique et sur son association économique avec le reste du Canada?

Les transports ont joué au Canada un rôle historique capital dans l'édition et l'unification du pays, d'abord en reliant les régions du sud en ouest, puis en permettant d'accéder aux régions éloignées, plus au nord.

Ces multiples services de transport permettent actuellement une contribution vitale au bien-être économique du Canada, ainsi qu'au commerce international et extérieur. En fait, étant un grand pays commerçant et ayant une population très mobile, le Canada dépend beaucoup plus des transports que la plupart des autres pays.

De façon à contribuer au dialogue sur l'unité canadienne, l'étude intitulée *Les transports* — un lieu fictif traité de certaines des relations existant entre l'unité canadienne et les transports, afin de voir dans quelle mesure le Parti Québécois (PQ) pourrait toucher les questions de transport.

Le gouvernement péquiste a déclaré à plusieurs reprises que son objectif prioritaire pour le Québec était la «souveraineté-association». La «souveraineté» implique un Québec indépendant qui aurait le pouvoir exclusif de faire des lois et de prélever des impôts. Quant à l'«association», sa définition demeure vague et imprécise.

Un tel régime serait lourd de conséquences pour le Québec et, en fait, pour le reste du Canada. Dans le domaine des transports, un certain nombre de questions, dont certaines des principales sont exposées ci-après, doivent recevoir une réponse:

- Quel est le bilan historique des réalisations sur le plan des transports? Les nales ont-elles servi à ses intérêts?

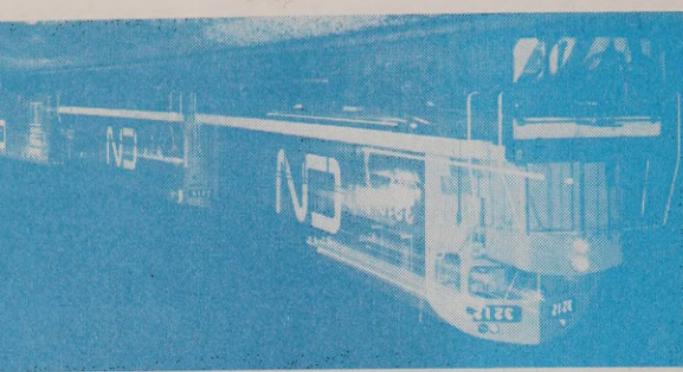
—un lien unificateur Les transports

L'étude complète Les transports—un lien unique facilitera à être préparée pour le Bureau des relations fédérales-provinciales, sous la direction de M. Paul H. MacNeil, avec la participation de M. John Spécialet de Transports Canada.

Centre d'information sur
l'unité canadienne
C.P. 1986, Succursale «B»
Ottawa (Ontario)
K1P 6G6

Avant-propos

C.I.U.C./C.I.I.O. 508B (12-78)



Les transports -un lien unificateur

Sommaire d'une étude de la série Pour comprendre le Canada